IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW TRANSPORTU DROGOWEGO, DROGOWNICTWA, BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO I POCZTY (NR 6)**

z dnia 25 stycznia 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty (nr 6).

25 stycznia 2023 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotr Króla (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat prac nad nowelizacją rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy w zakresie urealnienia stawek tzw. kilometrówki.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jacek Partyka** zastępca dyrektora Departamentu Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Kazimierz Cymerys** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marta Gaworska** zastępca dyrektora Centrum Kadr i Szkoleń ds. Budżetowania i Kontrolingu Personalnego Poczty Polskiej SA wraz ze współpracownikami, **Paweł Pietrzak** przewodniczący Ogólnokrajowego Związku Zawodowego „Forum", **Urban Kolman** wiceprzewodniczący Związku Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej oraz **Robert Czyż** przedstawiciel Związku Zawodowego Pracowników Poczty.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam również szerokie grono naszych przyjaciół, zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat prac nad nowelizacją rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy w zakresie urealnienia stawek tzw. kilometrówki. Informację będzie przedstawiało Ministerstwo Infrastruktury oraz Ministerstwo Finansów. Czy ktoś z państwa zgłasza uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosku do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Mam głębokie poczucie, że zanim oddam głos panu ministrowi, muszę powiedzieć kilka słów. Oczywiście po pierwsze muszę zacząć od podziękowań, bo bardzo, bardzo cieszymy się, że możemy się spotkać, żeby powiedzieć, że rozporządzenie zostało znowelizowane. Nie był to natomiast łatwy proces. Chcę powiedzieć kilka słów, bo są też przedstawiciele związków zawodowych, m.in. z poczty, która nie tylko dla mnie jest bliska sercu.

Jest to rozporządzenie, które dotyczy bardzo dużych grup zawodowych, szczególnie pocztowców, szczególnie leśników, ale też wielu osób, które w ramach wykonywania czynności służbowych wykorzystują swój prywatny pojazd na podstawie umowy zawartej z pracodawcą. Mówię o tych dwóch grupach, bo ta reprezentacja jest naprawdę duża, ale dotyczy to wielu pracowników w Polsce.

Prawda jest taka, że po wybuchu wojny na Ukrainie sytuacja zrobiła się jeszcze trudniejsza, bo w ewidentny sposób przełożyło się to nam na ceny paliwa. Nawet jeżeli pracownik posiadał pojazd z instalacją gazową, to i tak odczuł zmianę stawki. Związki zawodowe i wiele osób sygnalizowało nam, szczególnie w Komisji Infrastruktury, potrzebę nowelizacji tego rozporządzenia. Chciałbym powiedzieć, że nie wzięło się to znikąd.

Oczywiście składam serdecznie podziękowanie na ręce pana ministra Webera, bo odbywaliśmy bardzo wiele rozmów. W ramach prezydium Komisji Infrastruktury i prezydium Komisji Infrastruktury zobowiązało mnie do tego, żebym koordynował tę pracę, żeby doszło do tej zmiany. Bardzo aktywnie wspierał mnie pan przewodniczący Jerzy Polaczek, który część rozmów wziął na siebie. Muszę powiedzieć, że uważam, że jeżeli w Polsce uda się coś dobrego, to za rzadko mówimy o dobrych, prawdziwych rzeczach. Nie mówię o jakichś pustych komplementach, tylko o dobrych i prawdziwych. Kilkakrotnie rozmawiałem na ten temat z panem premierem. Przewodniczący Jerzy Polaczek i ja rozmawialiśmy z Ministerstwem Finansów. Wielokrotnie rozmawialiśmy właśnie z panem ministrem Weberem i z panem ministrem Adamczykiem.

Z jednej strony wydaje się więc, że jest to proste i że jest to zmiana jednego rozporządzenia, ale niestety w związku z tym, że rodzi ona bardzo poważne konsekwencje finansowe i konsekwencje w różnego rodzaju podmiotach, a ostatecznie dla pracowników, wymagała wielu koordynacji i uzgodnień. To się wreszcie udało. Myślę, że to też wypada powiedzieć. Z całą pewnością zależało nam na tym, żeby stało się to wcześniej, ale są czynniki zewnętrzne, na które do końca nie mieliśmy wpływu. Uważam więc, że dobrze jest się spotkać i dobrze jest sobie powiedzieć, że w końcu to rozporządzenie zostało zmienione.

Chciałem złożyć na ręce pana ministra zwykłe, ludzkie, dobre podziękowania i podziękować, myślę, że nie tylko w imieniu własnym, z dedykacją dla ludzi, którzy codziennie wykonują w Polsce ciężką pracę w poczcie, w lasach czy w innych podmiotach, budując polską gospodarkę.

W takim razie oddam głos panu ministrowi, żeby powiedział o szczegółach rozporządzenia, które zostało znowelizowane. Potem oczywiście wszystkich państwa zapraszam do zabrania głosu, bo to jest moment, kiedy możemy podsumować pewien etap, ale mogą być też jakieś wnioski na przyszłość. Panie ministrze, bardzo uprzejmie proszę o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo posłowie, szanowni goście, potwierdzam bardzo duże zainteresowanie i zaangażowanie panów przewodniczących Piotra Króla i Jerzego Polaczka w ten temat. Faktycznie przeprowadziliśmy mnóstwo rozmów, też na najwyższym szczeblu rządowym, też z panem premierem Mateuszem Morawieckim i oczywiście z nami, czyli z ministrami infrastruktury, z Ministerstwem Finansów, żeby w końcu, po wielu latach temat tzw. kilometrówek w jakiś sposób zagospodarować, czyli po prostu podnieść stawki, które były uchwalone w 2007 r. Ostatnia zmiana w tym zakresie miała miejsce już ponad 15 lat temu. Dziękuję za to zaangażowanie, bo faktycznie był to dla nas bardzo mocny impuls do tego, żeby skutecznie doprowadzić ten temat do końca zmianą rozporządzenia.

Proszę państwa, tak się zadziało. 17 stycznia br. weszło w życie rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 22 grudnia 2022 r., które zostało podpisane w porozumieniu z ministrem finansów, zmieniające rozporządzenie w sprawie używania samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy w celu realizacji przez pracownika czynności służbowych. Niniejsze rozporządzenie zmieniło stawki za 1 km przebiegu pojazdu.

Obecnie koszty używania pojazdów do celów służbowych pokrywa pracodawca według stawek, które nie mogą być wyższe niż… Dla samochodu osobowego o pojemności sko-

kowej silnika do 900 cm^3 ta stawka wynosi 0,89 zł, natomiast dla samochodu osobowego o pojemności skokowej powyżej 900 m^3 ta stawka wynosi 1,15 zł. Dla motocykla ta stawka wynosi 0,69 zł, a dla motoroweru 0,42 zł.

Powyższe stawki zostały określone na podstawie danych oszacowanych przez Instytut Transportu Samochodowego przy uwzględnieniu średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w latach 2020–2021 oraz prognozowanej inflacji za 2022 r., a następnie zostały uzgodnione z ministrem finansów.

Ze względu na fakt, iż obecnie na rynku funkcjonuje coraz mniej samochodów osobowych o pojemności skokowej silnika do 900 cm^3, a także z uwagi na zaistniały na przestrzeni ostatnich lat rozwój technologiczny silników motocyklowych podjęto decyzję, iż różnica w stawce pomiędzy samochodem osobowym o pojemności skokowej silnika do 900 cm^3 a motocyklem wyniesie 0,2 zł.

Jeżeli chodzi o wcześniejsze stawki, które obowiązywały do 16 stycznia br., kształtowały się one na następujących poziomach. Dla samochodu osobowego o pojemności skokowej do 900 cm^3 było to 0,5214 zł, czyli cztery miejsca po przecinku. Idąc w uproszczenie, w obecnych stawkach przyjęliśmy wartość do dwóch miejsc po przecinku, czyli dla pojazdu o pojemności skokowej silnika 900 cm^3, jeszcze raz, jest to w zaokrągleniu 0,52 zł. Jeżeli chodzi o pojemność silnika powyżej 900 cm^3, w zaokrągleniu jest to 0,84 zł. Jeżeli chodzi o motocykl, jest to w zaokrągleniu 0,23 zł. Jeżeli chodzi o motorower, to w zaokrągleniu jest to 0,14 zł.

Porównując dotychczasowe i obowiązujące stawki, można zauważyć, że podwyższenie poszczególnych stawek przedstawia się następująco. W stosunku do samochodu o pojemności skokowej silnika do 900 cm^3 jest to wzrost o niespełna 0,37 zł. W stosunku do samochodu osobowego o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm^3 jest to wzrost o ponad 0,31 zł. W stosunku do motocykla jest to wzrost o blisko 0,46 zł. W stosunku do motoroweru jest to wzrost o ponad 0,28 zł.

Szanowni państwo, jeszcze jedno zdanie. Pracujemy również nad zmianą ustawową, aby w możliwości rozliczania pojazdu prywatnego zawrzeć pojazdy, które są napędzane w sposób niekonwencjonalny, czyli nie silnikiem spalinowym, tylko silnikami elektrycznymi i hybrydowymi. Wymaga to natomiast zmiany ustawowej. Wiadomo, że proces legislacyjny ustawy, szczególnie takich projektów rządowych, jest dużo dłuższy niż zmiany rozporządzenia danego ministerstwa, ale ten temat też mamy na uwadze. Chyba nawet złożyliśmy do Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu przedmiotowy projekt ustawy, który do obecnych tradycyjnych silników dokłada pojazdy, które są napędzane w sposób elektryczny i hybrydowy, tak że mamy nadzieję, że w najbliższej przyszłości ten temat doprowadzimy jeszcze do końca.

Jeszcze raz chcę podziękować panom posłom, wszystkim tym, którzy wspierali MI w zakresie realizacji tego postulatu. Komisja Infrastruktury spotkała się, omawiając ten temat mniej więcej rok temu. Z Komisji do Spraw Petycji trafiały do nas dezyderaty w tym zakresie, oczywiście pisma strony społecznej, pocztowców, jak i leśników. To są dwie główne grupy zawodowe, które w ostatnich latach ubiegały się o zmianę kilometrówek. Bardzo gorąco dziękuję wszystkim za współpracę. Składam oczywiście podziękowania dla Ministerstwa Finansów, które też musiało tę kwestię przeliczyć i uwzględnić w budżecie, bo, jak rozumiem, będzie się ona wiązała z pewnym uszczupleniem wpływu do budżetu państwa. Bardzo gorąco dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Kto z państwa chce zabrać głos? Widzę, że są przedstawiciele związków zawodowych. Panie Robercie, chce pan zacząć? Zaczniemy od pana przewodniczącego Roberta Czyża. Widziałem, że zgłaszał się też przedstawiciel lasów. Oddaję panu głos. Bardzo proszę.

Przedstawiciel Związku Zawodowego Pracowników Poczty Robert Czyż:

Witam serdecznie. Robert Czyż, Związek Zawodowy Pracowników Poczty. Na wstępie też chciałbym przyłączyć się do podziękowań skierowanych w stronę wszystkich posłów i posłanek, nie tylko obecnych tutaj, na sali, ale pracujących w naszym parlamencie, tym

i ubiegłym, którzy wielokrotnie zwracali się z interpelacjami czy wnioskami i pismami dotyczącymi zmiany stawek kilometrówki.

Pamiętam, jak zaczynaliśmy naszą wspólną drogę odnośnie do zmiany stawek kilometrówki. Zaczynaliśmy ją od stawki 1,01 zł, kiedy składaliśmy tu ustawę i nasze pierwsze petycje. Później mieliśmy stawkę 1,03 zł, która też była zaproponowana w pierwszej wersji obecnego rozporządzenia. Widzę, że spotkaliśmy się gdzieś w połowie, bo w tym momencie spotkaliśmy się gdzieś w październiku 2021 r., kiedy, pamiętam, składaliśmy petycję, kilkadziesiąt czy kilka tysięcy petycji dotyczących zmiany rozporządzenia odnośnie do stawek kilometrówki. Postulowaliśmy stawkę 1,15 zł. Myślę, że w październiku 2021 r. bylibyśmy bardzo zadowoleni, gdyby te stawki weszły. To było to, co wtedy pisaliśmy i o co prosiliśmy. Wiemy, że 2022 r. przyniósł ogromne zmiany na rynku. Wiemy, z jaką inflacją w tym momencie się borykamy, z jakimi kosztami obecnie się borykamy.

Dlatego do tych podziękowań chciałbym zadać pytanie. Co dalej? Liczymy na więcej. Trochę nam tego brakuje. W rozporządzeniu zabrakło elementów dotyczących waloryzacji stawek kilometrówki, które były jeszcze w rozporządzeniu w 2007 r., i które wtedy zostały z niego usunięte, sprawiających, że waloryzacja następowała rokrocznie.

Mamy różne reakcje naszych kolegów i koleżanek z poczty. Pamiętam komentarze, które pojawiały się pod informacją, że rozporządzenie się zmienia. Było wiele komentarzy, nawet wyśmiewających, o tym, że to dopiero teraz, że to za mało, aczkolwiek zdajemy sobie sprawę z tego, jak ogromne koszty dla firm stanowi podniesienie stawek o kilkadziesiąt procent.

Dlatego czy moglibyśmy uzyskać odpowiedź, jakie są dalsze planowane ruchy ze strony ministerstwa? Czy jest szansa na to, że stawka będzie jednak waloryzowana corocznie, a nie, tak jak jest obecnie, co 15 lat? Jak powiedziała pani dyrektor z departamentu, ma jeszcze 10 lat do emerytury. Nie wiemy, czy doczekalibyśmy się kolejnej zmiany stawki kilometrówki. Ja co prawda do emerytury mam 17 lat, więc miałbym szansę na to, że nastąpiłaby jeszcze jedna waloryzacja, ale gdyby to nastąpiło przed moją pięćdziesiątką, byłbym naprawdę bardzo szczęśliwy, a ona nastąpi w przyszłym roku. Jest więc pytanie, czy możemy liczyć na takie realne podejście i uaktualnianie tych stawek co jakiś czas.

Myślę, już kończąc, że wszystkie organizacje związkowe, zarówno reprezentatywne, bo wiem, że to i Solidarność, i OPZZ, i Forum, i wszystkie mniejsze organizacje, chyba jednym głosem od razu zgłaszały, że ta stawka już na początku wydaje się nierealna. Pisaliśmy o okolicach 1,4 zł i 1,5 zł, co w tym momencie i na ten czas wydaje nam się odpowiednie.

Jeszcze raz dziękuję więc za to, że udało się doprowadzić ten temat do końca. Dziękuję wszystkim zaangażowanym w kilkuletnią pracę. Jeżeli na końcu mógłbym zadać pytanie o to, co dalej, to liczymy na więcej. Nie chcielibyśmy znowu wypisywać petycji, interpelacji, maili do panów ministrów, do panów posłów i nachodzić państwa w państwa biurach poselskich, ale chcielibyśmy mieć jakąś mapę na przyszłość, deklarację, że stawki kilometrówki będą jednak urealniane, może przynajmniej o wskaźnik inflacji. Myślę, że to byłoby w porządku. Tak jak mówię, 1,15 zł jest OK. Myślę, że gdyby doszła waloryzacja inflacyjna za zeszły rok, spotkalibyśmy się gdzieś w połowie.

Tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy o zabranie głosu mogę prosić przedstawiciela leśników?

Wiceprzewodniczący Związku Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej Urban Kolman:

Urban Kolman, wiceprzewodniczący Związku Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej. Na wstępie ja również, tak jak przed chwileczką powiedział kolega, chciałbym przyłączyć się do podziękowań, bo ja osobiście i nasz związek jako przedstawiciele strony społecznej reprezentujący leśników już od kilku ładnych lat braliśmy udział w pracach nad tym. Nie wiem, czy państwo to słyszeli, ale usłyszeliśmy westchnienie, które wzniosło się po lesie po uzyskaniu nowych stawek. To westchnienie byłoby na pewno głośniejsze i bardziej słyszalne, gdyby stawka była bardziej zbliżona do naszych oczekiwań. Postulowaliśmy stawkę w granicach 1,5 zł.

Tym niemniej chciałbym serdecznie podziękować za to wszystkim, którzy się do tego przyczynili, w imieniu swoim i moich kolegów. W Lasach Państwowych jest to grupa kilkunastu tysięcy pracowników, grubo ponad 12 tys. pracowników, którzy na co dzień korzystają z samochodów prywatnych właśnie do celów służbowych. Dla nas jest to niezwykle istotna, żywotna sprawa, bo dotyczy to podnoszonych na co dzień kosztów prawidłowego wykonywania tych czynności. Powiem tylko, że jesteśmy chyba jedyną służbą w kraju, a być może nawet w Europie, która do celów ochrony mienia Skarbu Państwa używa prywatnego sprzętu w postaci samochodów.

Oczywiście z ulgą usłyszałem od pana ministra zapewnienie o pracach nad zmianami w ustawie. Coraz więcej pracowników idzie z postępem i kupuje samochody o napędzie innym niż spalinowy, więc te uregulowania są jak najbardziej potrzebne i pilne.

Korzystając z tej okazji, bo być może w najbliższym czasie, w najbliższych miesiącach nie będziemy mieli możliwości o tym powiedzieć, chciałbym powiedzieć tak. Jeżeli chodzi o zmiany ustawowe, wnosiliśmy i nadal wnosimy o małą, drobną zmianę w zapisie. Otóż stawka powinna dotyczyć rozliczenia samochodu prywatnego, a nie samochodu osobowego. Taka drobna zmiana, wykreślenie słowa „osobowego", pozwoliłaby na rozliczanie kosztów i zawieranie umów na korzystanie z prywatnych samochodów przez pracowników, którzy mają samochody zarejestrowane jako samochody ciężarowe typu np. pick-up czy z kratką, tego typu samochody. Jest ich sporo, a póki co słowo „osobowego" taką rzecz uniemożliwia.

Ponieważ specyfika naszej pracy, pracy leśników, jest taka, a nie inna, od początku naszych prac nad znowelizowaniem rozporządzenia i ustawy wnosimy o możliwość rozliczenia stosowania przy ustalaniu ryczałtów przez pracodawcę stawki za jazdę w terenie mnożnika: 1,2, 1,5, nie wiem, to jest kwestia do omówienia ze względu na to, że, mówiąc w skrócie, nie jeździmy po asfalcie, a jeździmy po drogach terenowych o nawierzchniach szutrowych, kamienistych, błotnistych itd., itd. W związku z tym użycie samochodu i paliwa jest znacznie wyższe niż w przypadku osób, które korzystają tylko z jazdy po gładkich drogach.

Wnosimy też o coroczną indeksację, dlatego że, tak jak powiedział mój kolega, to uchroniłoby nas przed kolejną batalią czy dochodzeniem do ponownego urealnienia czy kolejnej stawki. Mamy podstawy ku temu, żeby przypuszczać, prosić i wnosić o zwiększenie stawki, dlatego że porównanie stawki kilometrówki dla pracownika i zwrotu kosztów ponoszonych przez pracownika do kosztów utrzymania samochodu służbowego w firmie pokazuje bardzo poważną różnicę, dlatego że koszt jednego kilometra przejechanego samochodem służbowym wynosi minimum 2 zł, nawet do 5 zł, natomiast w tej chwili nawet po zmianach mamy 1,15 zł.

Jeszcze tylko jedna, drobna uwaga. W uzasadnieniu do wprowadzonych zmian powiedziane zostało, że… Może powiem inaczej. Lasy Państwowe nie są przedsiębiorstwem i Skarb Państwa nie pokrywa kosztów. Mówię oczywiście o przypadku Lasów Państwowych. Lasy Państwowe są instytucją, firmą, przedsiębiorstwem samofinansującym się i te koszty ponoszone są przez tę instytucję, nie zaś przez Skarb Państwa.

Na zakończenie jeszcze raz dziękuję w imieniu wszystkich leśników, którzy skorzystają z tych stawek. Proszę państwa, nie domagamy się czegoś dodatkowego, domagamy się tylko, chcemy i prosimy o zwrot kosztów ponoszonych przez pracownika. To nie wynika z jakiejś naszej pazerności czy chciwości. Po prostu chcemy odzyskiwać środki na rzecz pracownika adekwatnie do ponoszonych kosztów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Uprzejmie dziękuję. Przede wszystkim dziękuję panom za współpracę i za to, że dzisiaj panowie też są, bo rzeczywiście dwie największe grupy to grupy pracowników, które panowie reprezentują. Pamiętajmy też natomiast o tym, że mamy gros osób rozsianych po różnego rodzaju podmiotach, które nie są tak liczebni ściśle w jednym podmiocie, ale ta grupa z całą pewnością jest duża. Pamiętajmy więc też o osobach, które, jak myślę, pozytywnie przyjmą decyzję ministerstwa i rządu w tym obszarze, bo osób posiadających umowę na wykorzystanie własnego pojazdu jest więcej.

Czy pan minister będzie chciał odnieść się do dwóch kwestii, które były poruszone?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Może też państwo posłowie, jeżeli mają ochotę?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Z tym że patrzyłem. Wydawało mi się, że nie było sygnału.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Odniosę się całościowo. Myślę, że głosy mogą się powielać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście długa jest historia walki o kwestię stawki za używanie, co warto podkreślić, samochodu prywatnego. Były w tej sprawie projekty ustaw, interpelacje. Myślę, że jeżeli powiem siedem lat zgodnej – trzeba powiedzieć – pracy parlamentarzystów wielu klubów na przestrzeni ostatnich dwóch kadencji…

Oczywiście, panie ministrze, na docenienie zasługuje to, że ten krok wreszcie został wykonany, nawet jeżeli popatrzymy na obiektywne dane i obiektywne wyliczenia różnych ekspertów. Nie mówię tutaj o części prac rządowych, chociaż bardzo je doceniam, bo nie mieliśmy wglądu w te prace, więc ciężko to tutaj oceniać, ale mówię o rynkowych wyliczeniach, ale też wyliczeniach środowisk, które bardzo kulturalnie, ale i bardzo systematycznie, za co bardzo dziękuję, prowadziły, nie chcę powiedzieć lobbing, ale de facto lobbing w dobrej sprawie to właśnie lobbing, którego potrzeba, a to na pewno był lobbing w dobrej sprawie.

O ile dzisiaj z satysfakcją możemy powiedzieć, że wspólne działania w dobrej sprawie przyniosły efekt, o tyle bardzo bym prosił, panie ministrze, żeby pan minister powiedział trochę o pomyśle na ustawę, ponieważ w naszych propozycjach, w propozycjach strony społecznej, była mowa o rozsądnej waloryzacji. W formie rozporządzenia tego dzisiaj brakuje. Rzeczywiście jest tak, że jest to sprawa bardzo uznaniowa, w związku z tym prace nad zmianami trwają bardzo długo. Mam pełną świadomość, że Ministerstwo Finansów niezbyt chętnie wychodzi naprzeciw tym słusznym postulatom strony społecznej.

Panie ministrze, czy rząd skłoni się, czy są w ogóle prowadzone rozmowy na ten temat, aby mechanizm, który będzie uwzględniał inne rodzaje napędu, będzie w sobie zawierał również element waloryzacji? Już nie mówię o waloryzacji corocznej, związanej ze wskaźnikiem publikowanym przez prezesa GUS-u, ale np. o dotyczącej takiej sytuacji, jaka jest teraz, czyli skokowego wzrostu, czyli np. takiej, że jeżeli ten wzrost będzie powyżej 5%, taka aktualizacja będzie obowiązkowa. Ceny pojazdów znacząco wzrosły, co trzeba wyraźnie powiedzieć. Nie zapowiada się też szybki spadek cen paliw, więc prawdopodobnie będziemy mieli do czynienia z dalszym wzrostem kosztów ponoszonych przez osoby prywatne związanych z utrzymaniem swojego pojazdu.

Wydaje się, że taki mechanizm waloryzacji, czy powiedziałbym nawet: rewaloryzacji, czyli utrzymania wartości tej stawki, powinien być zaszyty w ustawie. W związku z tym bardzo prosiłbym o informację, czy na etapie, jak rozumiem, wczesnych prac, które mają miejsce, ten postulat jest obecny i jaka jest szansa na realizację takiego scenariusza. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłosili się: pan poseł Sterczewski, pan poseł Jerzy Polaczek i pani poseł Kurowska. Bardzo proszę.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni panowie ministrowie, szanowni państwo, bardzo cieszę się, że rozmawiamy dzisiaj o waloryzacji, ponieważ wszyscy wiemy i pewnie do wszystkich państwa zgłaszają się Polki i Polacy, którzy głęboko odczuwają rosnące ceny paliw. Coraz trudniej jest dojechać do pracy i w związku z tym rozwiązać pewne sprawy.

W związku z tym cieszę się, że rozmawiamy o waloryzacji, ale uważam, że jeżeli chcemy pozytywnych zmian długofalowych, jeżeli chcemy, żeby w związku z wojną

w Ukrainie nie wspierać paliw kopalnych, które pochodzą z Rosji i z innych państw autorytarnych, jeżeli w związku z kryzysem klimatycznym chcemy przeprowadzić transformację naszej gospodarki z tej opartej na paliwach kopalnych na tę bardziej efektywną, tańszą, mniej emisyjną, bardziej przyjazną i gwarantującą nam jakąś bezpieczną przyszłość, to waloryzacjami i dopłatą do podróży służbowych powinniśmy objąć również inne środki transportu, a nie tylko samochody indywidualne.

W związku z tym jest moje serdeczne pytanie. Czy tym rozporządzeniem możecie państwo objąć również podróże autobusami, pekaesami i innymi u prywatnych przewoźników? W tym momencie, jeśli chodzi o podróż koleją, możliwy jest zwrot jedynie za podróż drugą klasą. Uważam, że jest to poważny problem, bo w wielu sytuacjach, np. jeśli pracownik chciałby pojechać z Warszawy do Słupska, często ma do wyboru tylko Express InterCity. Uważam, że taki pracownik również zasługuje na zwrot kosztów podróży. Czy w związku z tym rząd widzi możliwość, żeby rozszerzyć to rozporządzenie również o podróże koleją na wszystkie bilety i na wszystkie rodzaje połączeń kolejowych?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo uprzejmie pana przepraszam, ale trochę odeszliśmy od tego rozporządzenia. Rozumiem intencje, ale słuchające nas osoby postronne mogą mieć wrażenie, że mocno uciekliśmy od tego rozporządzenia.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Dlaczego pan tak uważa? Mówimy o podróżach, tak? Mówimy o tym, dlaczego w tym rozporządzeniu podróże koleją i…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bo to regulują inne przepisy, proszę pana, dotyczące delegacji. Pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Tak czy inaczej będę wdzięczny za odpowiedź. Dziękuję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie, krótko. Były już tutaj podziękowania dla przedstawicieli strony rządowej dotyczące zmiany tego rozporządzenia. Ma swoją historię. Myślę, że z punktu widzenia tego, co na wstępie zaprezentował pan minister Weber, co wybrzmiało chyba też w jednym wystąpieniu przedstawicieli związków zawodowych, ważne jest to, żeby zakreślić propozycje konieczne do zmian ustawowych, po to, żeby objąć również te pojazdy, które nie są napędzane, mówiąc kolokwialnie, w sposób tradycyjny. Myślę, że moją propozycją i propozycją ze strony podkomisji byłaby ewentualnie prośba o przesłanie takich materiałów wyjściowych, o których mówił pan minister, tutaj, na adres pana przewodniczącego Króla.

Z mojej strony jest natomiast pewna sugestia do przedstawicieli związków zawodowych, aby w ramach dyskusji, która się tutaj odbywa, państwo również przesłali swoje opinie dotyczące propozycji uregulowania części, która powinna być uzupełniona już w drodze ustawowej, z propozycją konkretnych propozycji związanych z refundacją tych kosztów.

Pojawił się też postulat, który zasygnalizował przedstawiciel związku zawodowego leśników, czyli postulat uzupełnienia rozporządzenia o możliwość korzystania z samochodów służbowych, zamkniętych do definicji samochodu osobowego, aczkolwiek sądzę, że jest to raczej problem marginalny. Chciałbym zapytać przedstawiciela związków zawodowych, czy w Lasach Państwowych jest to problem identyfikowany przez tych, którzy korzystają z tych możliwości na warunkach, jakie są. Skąd wynika pana sugestia dotycząca konieczności zmiany tego zapisu? Przynajmniej ja, jako wieloletni poseł, jakoś nie odnotowałem takich głosów, również w ramach dyskusji, która dotyczyła zmiany rozporządzenia, ale powiedzmy, że to mogą być uwagi, które nie są pełne. Warto w formie jakiejś dodatkowej korespondencji w formie pisemnej, adresowanej do pana przewodniczącego Króla, która byłaby pokłosiem tej podkomisji, uzupełnić państwa głosy wyrażone dzisiaj.

Raz jeszcze dziękując za zaangażowanie panu ministrowi Weberowi, Ministerstwu Finansów, w szczególności chciałbym podkreślić, że poprzez tę korektę na pewno rekom-

pensujemy wzrost kosztów, który wynika z sytuacji rynkowej na rynku paliw. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Maria Kurowska (PiS):

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, też chciałabym bardzo podziękować panu ministrowi za to, że z nowym rokiem mamy zmianę rozporządzenia, bo zawsze optymistyczniej wchodzi się w nowy rok, jeśli na początku mamy tak dobre rozwiązania, a one są dobre. Nam, posłom, dają one taki komfort, że już nie będziemy musieli nosić tego problemu z tyłu głowy. Zawsze jest tak, że jeżeli są komisje, podkomisje, jeżeli się tym zajmujemy, jeżeli nie ma rozwiązanego problemu, a pojawiają się maile od państwa, a wiemy, że w naszych skrzynkach było bardzo dużo maili zarówno od leśników, jak i od pocztowców, od innych grup również…

Dobrze, że to poszło. To jest kolejny sukces pana ministra Rafała Webera, za który bardzo dziękuję. Bardzo gratuluję, że udawało się panu dobrze porozumiewać z innymi ministerstwami. Ministerstwo Finansów miało tu bardzo dużo do powiedzenia. Dziękuję zatem, gratuluję. Fajnie, że mamy to dzisiaj ogłoszone. Nawet opozycja tak ładnie, w postaci pana posła Suchonia, wreszcie wyraziła to uznanie, tak że są tematy, które udaje nam się rozwiązywać i które nas łączą. Dziękuję bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pani poseł, walczę o te podwyżki siedem lat, więc to zauważam.

Poseł Maria Kurowska (PiS):

Poważna podwyżka paliwa była, ale nie siedem lat temu.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Czy jesteś posłem opozycji, czy nie, kochasz polskie lasy i musisz dostawać jakąś korespondencję.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Kocham polskie lasy, rzeczywiście, masz rację.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

To nas łączy. Może kiedyś zamienimy się miejscami, a to się nie zmieni.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Mam nadzieję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie ministrze, oddajemy głos… Przepraszam, jeszcze pan poseł i pan minister. Przepraszam, nie zauważyłem.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ja nie dziękuję za to rozporządzenie, bo uważam, że jak na tak prostą sprawę męczenie się z kilkoma cyferkami, które trzeba zmienić, to jest naprawdę… Nie mogę zrozumieć, dlaczego te zmiany tak długo trwają, dlaczego po raz kolejny nie możemy, jak już to zmieniamy, jak już w tym grzebiemy, zmienić tego w taki sposób, żeby to waloryzowało się automatycznie, w oparciu o jakiś wskaźnik. Wiele różnych sum sztywno ustalonych w różnych rozporządzeniach można sprowadzić do jednego wspólnego lub kilku współczynników. Dlaczego tego się nie robi? Dlaczego każde musi być waloryzowane na piechotę?

Zwracam też uwagę, że całe to zamieszanie to skutek tego, że państwo jest pazerne i chce zaglądać nam do kieszeni, że chce zbierać podatek dochodowy, który jest głupi, niesprawiedliwy i nieefektywny, a przy tym powoduje tak mnóstwo różnych komplikacji, że nie możemy pozwolić ludziom na to, żeby rozliczali koszty dowolnie, bo będą je zawyżać. Nie możemy ich zbytnio zawęzić, bo wtedy niektórzy będą płacić de facto podatek od kosztów. W związku z tym brniemy w kolejne regulacje, a to jest tylko mały fragment całego uniwersum regulacji związanych z tym, że państwo chce zaglądać do naszej kieszeni.

Zrezygnujmy więc z absurdalnego, złego, głupiego podatku dochodowego, to nie będziemy musieli zastanawiać się nad tym, jak rozliczać tego typu rzeczy. Po prostu każdy w swojej firmie będzie rozliczał tak, jak uważa. Będzie wrzucał w koszt to, co uważa za stosowne. To jest jedyne sensowne i sprawiedliwe rozwiązanie, bo nie da się stworzyć regulacji, która będzie sprawiedliwa dla wszystkich.

Dlaczego od 900 cm^3 jest tyle, a poniżej tyle? Dlaczego w ogóle jest taka granica? Przecież to wszystko jest bez sensu. Cyfry wyznaczone do czterech miejsc po przecinku? Prosiłbym o odpowiedź, jak te cyfry są wyznaczane? Jaki algorytm, jakie równania…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Już jest do dwóch miejsc. Panie pośle, już jest do dwóch miejsc.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Super, że zredukowaliśmy z czterech do dwóch. Jakie równania prowadzą do ustalania tych cyfr w taką dokładnością?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Tu akurat odpowiedź wydaje się prosta. Jest złotówka i grosz. Po przecinku są grosze.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie, tam są przecież ułamki grosza.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Nie. Dwa miejsca to są akurat grosze. Kiedyś w życiu rozliczałem delegacje, to pamiętam. Panie ministrze? Bardzo proszę, pan przewodniczący.

Wiceprzewodniczący ZLP w RP Urban Kolman:

Chciałbym tylko odpowiedzieć na pytanie pana przewodniczącego. Chciałbym tylko wyjaśnić sprawę dotyczącą zapisu i naszego postulatu skreślenia słowa „osobowego”: pozostawienia „samochodu” i skreślenia słowa „osobowego”.

Jako pracownik terenowy Lasów Państwowych zawieram ze swoim pracodawcą umowę na korzystanie z prywatnego samochodu do celów służbowych. Zgodnie z obowiązującymi zapisami musi to być samochód osobowy. Wiadomo, ponieważ jako pracownicy kupujemy samochody na rynku wtórnym, jako pracownicy często możemy kupić, czy kupujemy samochody już zarejestrowane jako samochody ciężarowe. Zgodnie z obowiązującym przepisem nie mogę zawrzeć umowy z pracodawcą zgodnie z prawem, ponieważ mam samochód zarejestrowany jako ciężarowy. Żeby tego uniknąć, ponieważ samochód zarejestrowany jako ciężarowy de facto niczym nie różni się od innego samochodu i służy do tego samego celu, proponujemy, ażeby skreślić słowo „osobowego”, uprościć zapis, a będzie możliwość sporządzania i zawierania umów w tej kwestii bez dodatkowych komplikacji.

Może problem ten nie dotyczy dużej liczby pracowników, natomiast są takie przypadki. Powiedziałbym nawet, że ostatnimi czasy jest ich sporo, dlatego że była możliwość rejestrowania samochodów jako samochody ciężarowe, ciężarowo-osobowe itd., itd., więc jest taka ewentualność czy dolegliwość.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Dziękuję za dyskusję, za to, że w tym temacie większość z nas jest jednak zgodna. To, że należało dokonać podniesienia kilometrówki, przez większość z nas jest odbierane pozytywnie. Jest to temat, który jednoczy polityków różnych opcji.

Szanowni państwo, odnosząc się do tematów poruszanych przez państwa posłów, była wypowiedź pana posła Sterczewskiego, która, jak rozumiem, dotyczy szeroko pojętej komunikacji zbiorowej. Mamy przecież cały system chyba dobrze rozwiniętych ulg, z których można korzystać. Są to też ulgi ustawowe, ulgi, które są dedykowane grupom szczególnie wrażliwym, jak uczniowie, studenci, ale też osoby starsze, np. inwalidzi, kombatanci. Właśnie dzięki temu, że państwo stworzyło ten system ulg, podróż komunikacją zbiorową jest tańsza. Nie podnosimy ręki na ten system ulg. Tzn. pamiętam czasy,

w których faktycznie tak było, ale są to czasy jeszcze przez rządami Prawa i Sprawiedliwości, gdzie były próby ograniczenia ulg np. dla studentów, ale to nie my, to raczej ta formacja polityczna, z której wywodzi się pan poseł, tak że myślę, że ten temat, jeżeli chodzi o komunikację zbiorową, jest dedykowany osobom czy grupom społecznym, które takich ulg potrzebują.

Jest kwestia wyliczenia stawek do rozporządzenia. W swojej pierwotnej wypowiedzi powiedziałem, że posłużyliśmy się analizą Instytutu Transportu Samochodowego. Ten temat celowo został więc przekierowany na niezależną instytucję, na instytut badawczy, który miał podejść do tego tematu bardzo merytorycznie, żeby nie było posądzeń, że politycy decydują, nie wiadomo, z jakich względów, o wysokości nowych stawek.

Mogę przeczytać, na czym to badanie polegało. Badań i oszacowań średnich kosztów jednego pojazdokilometra przebiegu pojazdu według ich rodzajów i według wyspecyfikowanych kategorii dokonano na podstawie: rozpoznania na podstawie danych z bazy CEP dominujących marek i modeli pojazdów roczników 2008–2017; z badania dla tych marek i modeli pojazdów średnich kosztów rodzajowych eksploatacji pojazdów, kosztów zależnych od przebiegu i kosztów zależnych od czasu posiadania pojazdu.

Przy obliczeniach uwzględniono: koszty zależne od przebiegu, tj. koszty nośników energii, koszty podstawowej obsługi technicznej zalecanej przez producentów pojazdów, koszty ogumienia i wymiany ogumienia, koszty zależne od czasu posiadania pojazdu, tj. koszty utraty wartości rynkowej, koszty ubezpieczeń – oddzielnie pakiet ubezpieczeń i oddzielnie OC – koszty okresowych badań technicznych.

Myślę więc, że to analiza bardzo szczegółowa, która została jeszcze przez nas zaktualizowana o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych za lata 2020–2021 oraz o prognozowaną inflację za 2022 r., która z racji tego, że stawkę 1,15 zł, o ile się nie mylę, ostatecznie uzgodniliśmy w listopadzie zeszłego roku, która de facto dotyczyła wskaźnika z całego 2022 r… To są obiektywne dane, obiektywne parametry, które posłużyły nam do ustalenia wysokości, które są określone w rozporządzeniu, które weszło w życie 17 stycznia br.

Teraz pytanie o przyszłość. Myślę, że na to pytanie w dużej mierze będziemy odpowiadać ustawą. Tak jak powiedziałem, projekt ustawy został przez nas przygotowany. Jest już wpisany do wykazu prac rządu. Myślę, że zgodnie z procedurą będziemy rozpoczynać uzgodnienia międzyresortowe i konsultacje społeczne, tak jak zresztą przy tym rozporządzeniu, tak że będzie okazja do tego, aby ująć zarówno kwestie legislacyjne, typowo prawne, jak i kwestie samego podejścia do ustawy, a później i do aktów wykonawczych.

Zachęcam do współpracy. Stwórzmy dobry dokument w tym zakresie, chociaż zważajmy też na to, że, tak jak powiedziałem wcześniej, ma on również konsekwencje dla budżetu państwa. Mam jednak nadzieję, że skoro dokonaliśmy tego pierwszego, bardzo dużego i bardzo długiego kroku, bo ten krok trwał 15 lat – 2007 r. to ostatnia zmiana, 2023 r. to obecna – to jesteśmy w stanie podejść do tego tematu w sposób systemowy. Zachęcam więc państwa do współpracy, dziękując za tę, która miała miejsce w ostatnich miesiącach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Na liście zaproszonych gości mamy też przedstawicieli Poczty Polskiej. Widzę pana dyrektora Mierzejewskiego, ale mam też na liście przedstawiciela – muszę powiedzieć, że jestem pod wrażeniem nazwy jednostki – Centrum Kadr i Szkoleń ds. Budżetowania i Kontrolingu Personalnego. Przede wszystkim myślę, że pani dyrektor ma jedną z najbardziej poważnych pieczątek w poczcie. Mówiąc zupełnie poważnie, ciśnie się na usta pytanie, a pani dyrektor pewnie wie i odpowie bardzo szybko. Jakiej grupy pracowników w poczcie ta zmiana dotyczy? Czy pani dyrektor byłaby łaskawa opowiedzieć to w dwóch słowach? Potem jeszcze będzie pan przewodniczący Polaczek.

Zastępca dyrektora Centrum Kadr i Szkoleń ds. Budżetowania i Kontrolingu Personalnego Poczty Polskiej SA Marta Gaworska:

Dzień dobry. Marta Gaworska. Tak, jestem zastępcą dyrektora biura kadr i zajmuję się szeroko rozumianymi pojęciami dotyczącymi kosztów pracownika. Niestety kilome-

trówka jest jednym z tych kosztów. U nas, w Poczcie Polskiej, dotyczy dość dużej grupy, bo to prawie 20 tys. listonoszy. Rozporządzenie dotyka wyłącznie tej grupy pracowników, choć nielicznie mamy też innych przedstawicieli, ale w skali budżetu są to drobne kwoty. Powiem, że zmiana kosztowała nas bardzo drogo. Jeśli mogę się pochwalić, była to kwota pięćdziesięciu paru milionów rocznie. Mam nadzieję, że zdołamy wygospodarować te pieniądze i będzie zadowolenie wśród pracowników, bo najważniejsze jest to, by wykonywali swoją pracę w sposób efektywny.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo pani dziękuję za ten głos, bo zależało mi na tym, by wybrzmiało to ze strony poczty. To pokazuje skalę tego zjawiska. Pan dyrektor chciał zabrać głos? Panu dyrektorowi to muszę udzielić głosu, bo razem pracowaliśmy. Serdecznie zapraszam.

Dyrektor Biura Sieci i Logistyki Poczty Polskiej SA Michał Mierzejewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, tak jak powiedziała pani dyrektor Marta Gaworska, dla nas ta zmiana jest istotna z perspektywy zachowania ciągłości działania. Ta grupa listonoszy, bo to jest główna grupa, na co dzień przemierza setki kilometrów, żeby skutecznie doręczyć korespondencję. Dla budżetu na 2023 r. to jest 53 mln zł. Dotyczy to wszystkich środków transportu, z których korzystamy. Głównie są to samochody powyżej 900 cm^3, potem mamy samochody do 900 cm^3. Mamy również grupę osób, które korzystają z rowerów i motocykli.

Widząc, co dzieje się na rynku paliw, jako Poczta Polska dziękujemy więc za zmianę, bo ta zmiana jest bardzo istotna i zachowuje procesy biznesowe. Wiedzieliśmy, że ministerstwo pracuje. Dziękuję panu ministrowi Weberowi za to, że zmiany zostały już wdrożone. Żeby nasi pracownicy mogli realizować usługi, w ramach decyzji zarządu w 2022 r. wprowadziliśmy dodatek paliwowy, żeby pracownicy mogli mieć pokryte koszty funkcjonowania. W 2022 r. zarząd wydał na ten cel 44 mln zł.

Wszystkim serdecznie dziękuję za skuteczną pracę, bo jest to dla nas bardzo ważne. W ramach 2023 r. jako pracodawca, jako Poczta Polska, będziemy wypłacać maksymalną stawkę. Jest to bardzo istotne, bo rozporządzenie definiuje stawkę, do której można wypłacać. Zarząd Poczty Polskiej podjął decyzję, że stawka będzie maksymalna. Serdecznie dziękujemy za tę pracę. Będziemy chcieli razem pracować nad ustawą, którą zapowiedział pan minister. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja w dwóch kwestiach jako uzupełnienie mojej wcześniejszej wypowiedzi i komentarz do wystąpienia pana posła Sterczewskiego. Wczoraj był pan obecny na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, gdzie był aktualny temat dotyczący cen biletów kolejowych u przewoźników regionalnych, w szczególności PKP Intercity. Zapewne odnotował pan, iż w ubiegłym roku z ponad 59 mln pasażerów Intercity z ulg ustawowych na połączeniach dalekobieżnych skorzystało 1,35 mln pasażerów. Są to uczniowie, studenci i posiadacze Karty Dużej Rodziny plus oczywiście pracownicy kolei, którzy też są włączeni w te ulgi.

W ostatnim zdaniu skupię się na pewnym komentarzu dotyczącym propozycji limitów, które zostały wpisane w pierwotnym rozporządzeniu. Zmieniamy tutaj stawkę, ale myślę, że w ramach dialogu społecznego warto byłoby przeanalizować i można ewentualnie rozważyć, bo to wpisywałoby się w bardzo mocny aspekt polityki społecznej rządu, aby limity były lekko skorygowane np. w stosunku do pracowników, którzy są jednocześnie posiadaczami Karty Dużej Rodziny. To jest pewien dodatkowy koszt. Jeśli pracownik poczty, pracownik przedsiębiorstwa czy pracownik Lasów Państwowych ma większą rodzinę, ma nieco inne koszty eksploatacji pojazdu. Mówię o przeliczeniu na osobę. To jest temat do dyskusji, do dialogu, myślę natomiast, że rozważenie takiego aspektu, który identyfikowałby część osób uprawnionych w dodatkowy sposób, wart byłby jakiejś analizy, ewentualnie rozeznania, jaki byłby potencjalny skutek finansowy zwłaszcza dla takich przedsiębiorstw jak poczta czy Lasy Państwowe. To jest głos w dyskusji. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Dziękuję bardzo. Ostatni głos dla pana ministra?

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):
Czy mogę prosić o małe ad vocem, dosłownie tylko o jedno zdanie?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Bardzo proszę.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):
Panie przewodniczący, panie ministrze, cieszę się, że wspomniał pan o ulgach. Mam nadzieję, że jesteśmy zgodni, że dobrze, że te ulgi są, i że powinny być jeszcze większe. Mam nadzieję, że rząd znajdzie sposób na obniżenie cen biletów albo na wycofanie się z niedawnej podwyżki.

Uważam, że ten głos był trochę nie o tym, bo dzisiaj nie rozmawiamy o przewozach prywatnych. Fajnie, jeśli ulgi byłyby wspólne dla wszystkich przewoźników komunikacji publicznej. Mam nadzieję, że możemy liczyć na współpracę, ale chciałbym powtórzyć swoje pytanie à propos kilometrówek, czyli przejazdów służbowych. Jeżeli chcemy finansować przejazdy samochodem, to pytanie brzmi: Czy również przejazdy wszystkimi możliwymi liniami u przewoźników kolejowych i przewoźników autobusowych będą w taki sam sposób waloryzowane, zwracane? Wiem, że nie mamy już czasu, dlatego będę bardzo wdzięczny za odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Przepraszam państwa. Panie pośle, niech pan się nie gniewa, ale nie wiem, jak powiedzieć to prosto. Raczej nie starajmy się doprowadzić do takiej sytuacji, że przekonamy kogoś, że w lasach kursują pociągi i trolejbusy. Po prostu raczej nie kursują, dlatego właśnie pracownicy…

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):
Pracownicy Lasów Państwowych nie jeżdżą po Polsce, na spotkania, na zjazdy? To chce pan powiedzieć? Są różne okazje.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Proszę pana, tak, są różne okazje, ale pocztowiec, czyli doręczyciel paczek czy przesyłek, większość czasu spędza na tym, że doręcza w swoim rejonie. Jest to pewien ograniczony obszar i właśnie dlatego robi to samochodem.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):
Panie przewodniczący, nie cenzurujmy wypowiedzi posłów. Każdy ma mandat z wyboru, może powiedzieć, co chce.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Czy udzieliłem panu głosu?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):
Nie udzielił mi pan, ale oburza mnie pana sposób prowadzenia tej podkomisji.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Z pokorą udzielam każdemu głosu, natomiast słucha nas jakaś grupa ludzi, którzy mogą dojść do wniosku, że niektórzy wypowiadają się na temat dokumentów, których nie przeczytali, a chciałbym tego uniknąć. Stąd był głos. Wydaje mi się, że akurat przy pana doświadczeniu byłby pan w stanie dobrze to odebrać i odczuć.

Zgłasza się jeszcze pan dyrektor. Bardzo proszę.

Dyrektor biura Poczty Polskiej SA Michał Mierzejewski:
Dziękuję, panie przewodniczący. Może moja wypowiedź trochę pomoże. Jako pracodawca, jeśli wysyłamy pracowników w delegacje, zwracamy również koszty delegacji, tak że jako podmiot, który wykonuje pewne działania, stosujemy przepisy prawa, które obowiązują. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Postaram się jednak, żeby zakończyć pozytywnie. Wszystkim, którzy przyczynili się w tej sprawie, wszystkim państwu posłom bardzo uprzejmie i serdecznie dziękuję. Mam nadzieję, że prezydium Komisji Infrastruktury uzna, że zadanie zostało wykonane. Panu premierowi osobiście już dziękowałem. Na ręce pana ministra składam podziękowania dla resortu. Dziękuję też przedstawicielom związków zawodowych, zarówno Lasów Państwowych, jak i Poczty Polskiej, którzy byli dla nas bardzo istotnym motywatorem. Jak państwo widzą, czasami na efekt czeka się może trochę dłużej, niż wszyscy byśmy chcieli, ale najważniejsze, że ten efekt jest. Tego wszystkim serdecznie gratuluję.

W ten sposób zamykam posiedzenie podkomisji. Dziękuję bardzo.